

51

Int. Cl.:

E 05 b, 65/32

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEUTSCHES PATENTAMT



52

Deutsche Kl.: 68 a, 91

10

11

21

22

43

Offenlegungsschrift 2 211 161

Aktenzeichen: P 22 11 161.1-15

Anmeldetag: 8. März 1972

Offenlegungstag: 20. September 1973

Ausstellungspriorität: —

30

Unionspriorität

32

Datum: —

33

Land: —

31

Aktenzeichen: —

54

Bezeichnung: Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse

61

Zusatz zu: —

62

Ausscheidung aus: —

71

Anmelder: Arn. Kiekert Söhne, 5628 Heiligenhaus

Vertreter gem. § 16 PatG: —

72

Als Erfinder benannt: Antrag auf Nichtnennung

Prüfungsantrag gemäß § 28 b PatG ist gestellt

DT 2 211 161

Andrejewski, Honke & Gesthuysen**Patentanwälte**

Diplom-Physiker
Dr. Walter Andrejewski
Diplom-Ingenieur
Dr.-Ing. Manfred Honke
Diplom-Ingenieur
Hans Dieter Gesthuysen

Anwaltsakte: 38 577/Fs-

4300 Essen, den 16. Febr. 72
Theaterplatz 3

Patentanmeldung .
Arn. Kiekert Söhne
5628 Heiligenhaus
Kettwiger Straße 16 - 24

Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse.

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse mit aus der Stirnseite der Tür vorstehendem U-förmigen Formteil mit Schlitz zur Einführung des Schließbolzens, Gabel-
falle, Drehriegel und Feststellpuffer, wobei der Drehriegel
mittels Lagerbolzen oder Lagerzapfen gelagert ist. - Der Fest-
stellpuffer dient der Ruhigstellung der geschlossenen Tür,
wobei über den Schließbolzen entsprechende Kräfte auf die ge-
schlossene Tür ausgeübt werden.

Bei (aus der Praxis) bekannten Kraftfahrzeug-Türverschlußge-

309838/0107

- 2 -

häusern der beschriebenen Gattung liegt der Drehriegel von der Einführungsseite her, in der auch der Schlitz zur Einführung des Schließbolzens mündet, frei. Das ist insofern nachteilig, als bei geschlossener Tür zur Durchführung eines Einbruches mit Hilfe eines Hakens versucht werden kann, den Drehriegel zu unterfassen und zu betätigen, so daß die Gabelfalle freikommt und die Tür gewaltsam geöffnet werden kann. Auch kann ein flaches, messerförmiges und flexibles Stahlband bei geschlossener Tür neben der Gabelfalle eingeführt werden, um den Drehriegel zu betätigen und die Gabelfalle zum Zwecke der Gewaltöffnung der Tür freizumachen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse der beschriebenen Gattung so weiter auszubilden, daß durch Einführung von Werkzeugen der beschriebenen Art eine Gewaltöffnung nicht mehr möglich ist.

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse mit aus der Stirnseite der Tür vorstehendem U-förmigen Formteil mit Schlitz zur Einführung des Schließbolzens, Gabelfalle, Drehriegel und Feststellpuffer, wobei der Drehriegel mittels Lagerbolzen oder Lagerzapfen gelagert ist. Die Erfindung besteht darin, daß in das U-förmige Formteil ein Sicherungsgehäuse eingesetzt ist, welches neben der Gabelfalle und unterhalb des Schlitzes zur Einführung des Schließbolzens das U-förmige Formteil vor dem Drehriegel abschließt. Ein derartiges Sicherungsgehäuse läßt sich leicht in das U-förmige Formteil einführen und in diesem befestigen. Zum Beispiel kann das Sicherungsgehäuse durch den Lagerbolzen oder Lagerzapfen des Drehriegels sowie durch den Feststellpuffer in dem U-förmigen Formteil gehalten sein. Das Sicherungsgehäuse kann aber selbstverständlich auch mit Zapfen und dergleichen in Ausnehmungen des U-förmigen Formteils bzw. des angeschlossenen Schloßbleches

- 3 -

gehalten sein. Um zur Einführungsseite des U-förmigen Formteils hin einen vollständigen Abschluß zu gewährleisten, empfiehlt die Erfindung, daß das Sicherungsgehäuse schürzenartig bis über die Stirnkante des U-förmigen Formteils unterhalb des Drehriegels faßt. Der Verbund des Sicherungsgehäuses mit den Lagerbolzen oder Lagerzapfen des Drehriegels geschieht am einfachsten so, daß das Sicherungsgehäuse eine seitlich angeformte Buchse aufweist, in die der Lagerzapfen oder Lagerbolzen des Drehriegels einfaßt. Der Verbund mit dem Feststellpuffer geschieht am einfachsten dadurch, daß das Sicherungsgehäuse eine taschenförmige Anformung aufweist, in die der Feststellpuffer eingesetzt ist. Das erleichtert nicht nur die Montage des Sicherungsgehäuses, sondern gleichzeitig auch die des Feststellpuffers. Dabei kann eine weitergehende funktionelle Verschmelzung von Teilen des Sicherungsgehäuses mit dem Feststellpuffer durchgeführt werden, und zwar dadurch, daß das Sicherungsgehäuse außerdem eine den Feststellpuffer überfassende Schürze aufweist.

Bei einem erfindungsgemäßen Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse kann das zusätzliche Sicherungsgehäuse aus den verschiedensten Werkstoffen aufgebaut sein. Insbesondere kann das Sicherungsgehäuse aus Blech geformt sein. Besitzt es dann die zusätzliche Schürze, die den Feststellpuffer überfaßt, so ist zumindest in diesem Bereich für eine flexible Ausbildung, beispielsweise nach Art einer Federzunge, Sorge zu tragen. Letzteres erreicht man mehr oder weniger von selbst, wenn das Sicherungsgehäuse im ganzen aus einem entsprechend eingestellten Kunststoff gespritzt wird. Dabei arbeitet man vorzugsweise mit solchen Kunststoffen, die gegenüber dem Schließbolzen einen so geringen Reibungskoeffizienten aufweisen, daß vorzeitige Zerstörung des Feststellpuffers durch Verschleiß bei Kontakt mit dem Schließbolzen nicht eintritt. Nichtsdestoweniger kann der Fest-

4

Andrejewski, Honke & Gesthuysen, Patentanwälte, 4300 Essen, Theaterplatz 3

- 4 -

stellpuffer bei dem erfindungsgemäßen Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse sehr elastisch eingestellt werden und z.B. aus Gummi bestehen, wenn er nämlich in der beschriebenen Weise von einer zusätzlichen Schürze abgedeckt ist.

Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung ausführlicher erläutert; es zeigen:

Fig. 1 perspektivisch ein erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse an einer geöffneten Kraftfahrzeugtür;

Fig. 2 in gegenüber der Fig. 1 wesentlich vergrößertem Maßstab einen Schnitt in Richtung A-A durch den Gegenstand nach Fig. 1,

Fig. 3 einen Schnitt in Richtung B-B durch den Gegenstand nach Fig. 2.

Das in den Fig. dargestellte Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse besteht in seinem grundsätzlichen Aufbau aus einem U-förmigen Formteil 1, welches aus der Stirnseite der Kraftfahrzeugtür 2 hervorsteht und einen Schlitz 3 zur Einführung des in der Fig. 1 nur angedeuteten Schließbolzens 4 aufweist, der Gabelfalle 5, dem Drehriegel 6 und einem eingesetzten Feststellpuffer 7, wobei der Drehriegel 6 mittels Lagerbolzen oder Lagerzapfen 8 gelagert ist. Entsprechend ist die Gabelfalle 5 mit Hilfe eines Lagerbolzens 9 gelagert. In das U-förmige Formteil 1 ist ein besonderes Sicherungsgehäuse 10 eingesetzt. Dieses schließt das U-förmige Formteil 1 unterhalb des Schlitzes 3 zur Einführung des Schließbolzens 4 vor dem Drehriegel 6 ab. Das zeigt insbesondere die Fig. 2. Dabei ist die Anordnung so getroffen,

- 5 -

daß das Sicherungsgehäuse 10 den Lagerbolzen oder Lagerzapfen 8 des Drehriegels 6 umfaßt. Es weist Zapfen 11 oder dergleichen auf, die in Ausnehmungen 12 des U-förmigen Formteils 1 oder des angeschlossenen Schloßbleches 13 einpassen. Im Ausführungsbeispiel ist der Verbund mit dem Lagerzapfen 8 so getroffen, daß an das Sicherungsgehäuse 10 eine besondere Buchse 14 für den Lagerbolzen oder Lagerzapfen 8 des Drehriegels 6 angeformt ist, in die dieser Lagerbolzen oder Lagerzapfen 8 einpaßt. Im übrigen faßt das Sicherungsgehäuse 10 schürzenartig bis an die Stirnkante 15 des U-förmigen Formteils 1, und zwar unterhalb des Drehriegels 6. Diese Stirnkante 15 wird sogar ein wenig unterfaßt. An der anderen Seite läuft das Sicherungsgehäuse mit dem Teilstück 16 neben der Gabelfalle 5. Danach bildet das Sicherungsgehäuse 10 eine taschenförmige Aufnahme 17, in die der Feststellpuffer eingesetzt ist.

In Fig. 2 erkennt man die bevorzugte Ausführungsform der Erfindung, bei der das Sicherungsgehäuse 10 außerdem eine den Feststellpuffer 7 überfassende Schürze 18 aufweist. Die Schürze 18 ist so flexibel, daß der aus elastischem Werkstoff aufgebaute Feststellpuffer 7 seine Funktion ohne weiteres erfüllen kann, ist jedoch im übrigen so ausgewählt, daß alle aufzunehmenden Beanspruchungen aufgenommen werden und nur geringe Reibungskräfte zwischen diesem Bauteil 18 und dem Schließbolzen 4 bestehen. - Das Sicherungsgehäuse 10 besteht beispielsweise im ganzen aus Kunststoff und ist als Spritzgußteil hergestellt.

In der Fig. 3 ist erkennbar, daß die Gabelfalle 5 Warzen 19 aufweist, die verhindern, daß ein flexibles Messer oder dergleichen neben der Gabelfalle 5 eingeführt wird, um den Drehriegel 6 wegzudrücken und die Gabelfalle 5 freizumachen. Diese Merkmale sind in Kombination zu den vorbeschriebenen von Bedeutung.

- 5a -

Wie die Fig. 2 ferner erkennen läßt, ist die den Feststellpuffer 7 überdeckende Schürze 18 mit dem Feststellpuffer 7 formschlüssig verbunden. Bei der dargestellten Ausführungsform sind hierzu an die Schürze 18 in dem Feststellpuffer 7 verankerte Warzen als Verbundmittel 20 angespritzt. Die Warzen können auch als selbständige Bauteile ausgeführt und ange-nietet oder andersartig befestigt sein. Dies stellt bei einem Bruch der Schürze 18 eine zusätzliche Sicherheitsmaßnahme dar. Außerdem wird vermieden, daß sich die Schürze 18 durch Ermüden des Materials mit der Zeit vom Feststellpuffer 7 löst und hochstellt.

Ansprüche:

7

Andrejewski, Honke & Gesthuysen, Patentanwälte, 4300 Essen, Theaterplatz 3

- 6 -

A n s p r ü c h e :

1. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse mit aus der Stirnseite der Tür vorstehendem U-förmigen Formteil mit Schlitz zum Einführen des Schließbolzens, Gabelfalle, Drehriegel und Feststellpuffer, wobei der Drehriegel mittels Lagerbolzen oder Lagerzapfen gelagert ist, dadurch gekennzeichnet, daß in das U-förmige Formteil (1) ein Sicherungsgehäuse (10) eingesetzt ist, welches neben der Gabelfalle (5) und unterhalb des Schlitzes (3) zur Einführung des Schließbolzens (4) das U-förmige Formteil (1) vor dem Drehriegel (6) abschließt.
2. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Sicherungsgehäuse (10) den Lagerbolzen oder Lagerzapfen (8) des Drehriegels (6) umfaßt sowie durch den Feststellpuffer in dem U-förmigen Formteil (1) gehalten ist.
3. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Sicherungsgehäuse (10) eine angeformte Buchse (14) aufweist, in die der Lagerbolzen oder Lagerzapfen (8) des Drehriegels (6) einsetzbar ist.
4. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Sicherungsgehäuse (10) schürzenartig bis an die Stirnkante des U-förmigen Formteils (1) unterhalb des Drehriegels (6) faßt.
5. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Sicherungsgehäuse (1) eine taschenförmige Anformung (17) aufweist, in der der Feststellpuffer (7) eingesetzt ist.
6. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach den Ansprüchen 1 bis 5,

309838/0107

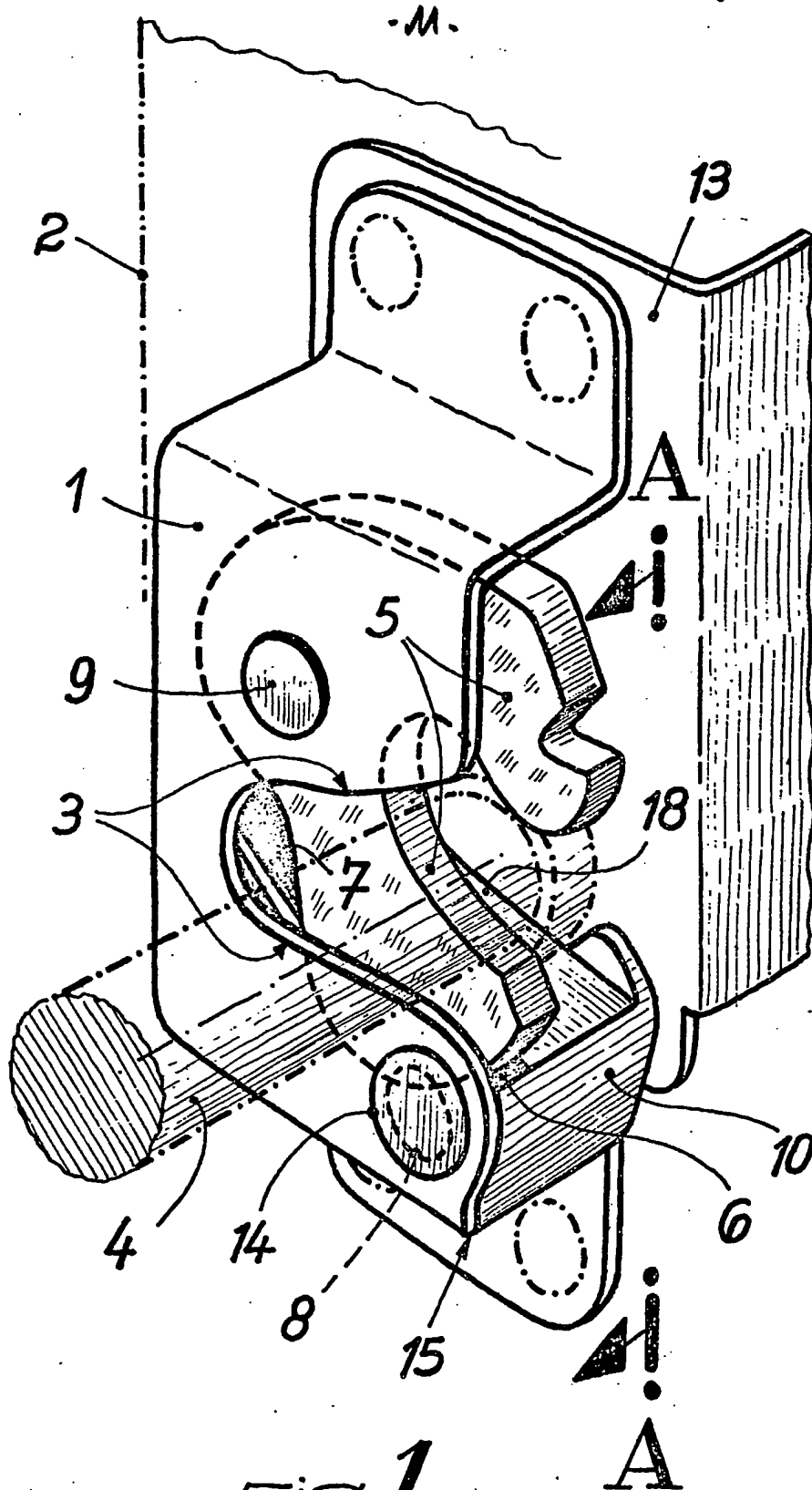
- 7 -

dadurch gekennzeichnet, daß das Sicherungsgehäuse (10) außerdem eine den Feststellpuffer (7) überdeckende, elastisch verformbare Schürze (18) aufweist.

7. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach den Ansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Sicherungsgehäuse (10) aus Kunststoff gespritzt ist, während der Feststellpuffer (7) aus Gummi besteht.

8. Kraftfahrzeug-Türverschlußgehäuse nach den Ansprüchen 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die den Feststellpuffer (7) überdeckende Schürze (18) mit dem Feststellpuffer durch fest angespritzte oder eingesetzte Verbundmittel (20) formschlüssig verbunden sind.

68a 291 AT:08.03.72 OT:20.09.73



309838/0107

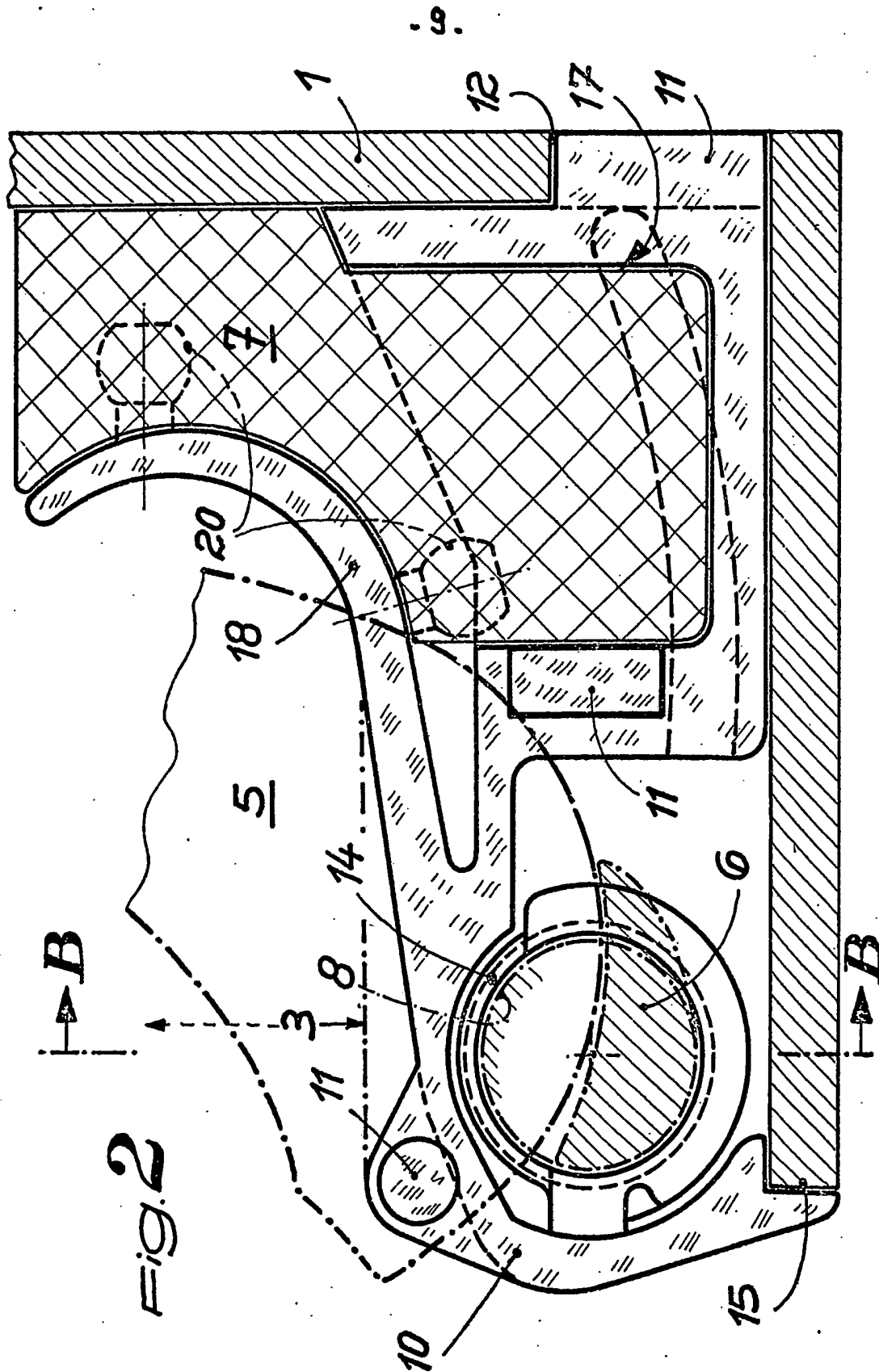


Fig. 3

